

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 17

СССР



ЗАЗ-965/965А

ДОСТУПНАЯ РОСКОШЬ
КАК РОДИЛСЯ «ГОРБАТЫЙ»
ГЕРОЙ СВОЕГО ВРЕМЕНИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №17, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением
законодательства в сфере массовых
коммуникаций и охране культурного
наследия ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины: 8-800-500-8-400**

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2009 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © Фильмофонд Центральной
киностудии детских и юношеских фильмов
имени М. Горького;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини»

Использована литература:
журнал «Моделист-конструктор», №4, 1980 г.
Статья Л. М. Шугурова «Старый знакомый».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль ЗАЗ-965А «Запорожец»
любезно предоставлен
Андреем Агаловым (г. Москва)
и московским клубом любителей
автомобилей «Запорожец» — www.zaz.ru**





Неприхотливый, простой, а главное, относительно дешевый ЗАЗ-965 «Запорожец» стал самой доступной машиной в СССР в 60-е годы. За характерную форму кузова автомобиль навсегда получил прозвище «Горбатый».

Предыстория

Интерес к микролитражным, как их тогда называли, машинам возник в мире к середине 50-х годов. В разных странах появились на свет многочисленные образцы — от различных мотоциклов до сильно уменьшенных копий традиционных по компоновке автомобилей. Не остался в стороне от нового течения в автомобилестроении и Советский Союз. В 50-х годах множество организаций, в том числе ведущие университеты и научно-исследовательские институты страны занялись проблемой микроавтомобиля. Как это не покажется странным, но создать мини-автомобиль намного сложнее, чем большой. При проектировании небольшой машинки очень остро встают вопросы компоновки основных агрегатов (дефицит внутреннего пространства) и общей массы автомобиля (большие и тяжелые агрегаты использовать нельзя). Поэтому именно на малых автомобилях активно экспериментировали с компоновочными схемами и применяли самые разнообразные технические решения, что одновременно повышало интерес конструкторов к таким машинам

и осложняло выбор наиболее прогрессивной конструкции.

При создании в нашей стране нескольких опытных и экспериментальных микроавтомобилей классическая компоновка для них была признана нерациональной, так как карданная передача ограничивала полезное пространство салона, увеличивала себестоимость и массу автомобиля. От переднего привода создатели отечественных микроавтомобилей тоже отказались почти сразу: он не обеспечивал необходимой проходимости, долговечности и технологичности. На Западе большая часть автомобилей этого класса строилась в те годы по заднемоторной компоновке, именно на ней и было решено остановиться, хотя в СССР никогда до этого заднемоторных легковых машин не выпускали.

На волне общего интереса к микроавтомобилям к подобной работе приступил и Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА). С 1956 года МЗМА прекратил производство малогабаритного и легкого (длина 3855 мм, вес 840 кг) четырехместного «Москвича-401», перейдя к выпуску более вместительного, комфортабельного и, есте-

ственно, более дорогого «Москвича-402».

Таким образом, в модельном ряду советских легковых автомобилей освободилась ниша легкого, недорогого автомобиля для личного пользования на четырех человек.

Работа над новой машиной, получившей наименование «Москвич-444», началась осенью 1956 года под руководством главного конструктора завода А. Ф. Андропова. Ведущим конструктором был С. Н. Лбов. За образец взяли *FIAT-600* как наиболее удачный и современный автомобиль в этом классе (ее выпуск начался только в 1955 году). Немаловажным стало и то, что фиатовские автомобили хорошо отвечали условиям массового производства. Но машину не стали копировать слепо — использовали только общие принципы конструкции в отношении кузова, трансмиссии, рулевого управления, независимой пружинной подвески задних колес и передней подвески на единственной поперечной рессоре.

Для малогабаритной машины решающим фактором всегда является размер колес. Чем они меньше, тем проще сконструировать автомобиль в целом, но, учитывая дорожные



Серийный автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец»

условия нашей страны, конструкторы были вынуждены увеличить посадочный размер для шины с 12 до 13 дюймов. Этот шаг потребовал существенных изменений в кинематике подвески колес, заставил увеличить объемы колесных ниш и внести существенные коррективы в общую компоновку машины.

Первый опытный образец «Москвича-444» построили в октябре 1957 года. На нем стоял не четырехцилиндровый рядный двигатель водяного охлаждения, как на ФИАТе, а двухцилиндровый оппозитный мотор МД-65 Ирбитского мотоциклетного завода, имевший

того, МД-65 на стенде развивал мощность только 17,5 л.с. Отсюда плохая динамика машины: вялый разгон и недобор максимальной скорости (80 км/ч вместо проектных 95 км/ч). Мотор был очень шумным, плохо охлаждался. Но главный недостаток заключался в том, что двигатель был недолговечным: срок его службы до капитального ремонта едва составлял 30 тыс. км.

По этим причинам на МЗМА попытались создать свой двухцилиндровый оппозитный двигатель типа «Ситроен 2ЛС» с воздушным охлаждением и рабочим объемом 748 см³, но в 1958 году он только еще проходил

«Запорожец», так как в ноябре 1958 года под выпуск нового микроавтомобиля решили перепрофилировать комбайновый завод «Коммунар» в городе Запорожье. А двигатели для «Запорожцев» должен был начать выпускать расположенный поблизости Мелитопольский моторный завод (МемЗ).

В конце 1958 года в конструкторское бюро МЗМА прибыла бригада инженеров с ЗАЗа, которая совместно с московскими конструкторами приступила к подготовке технической документации для серийного производства нового микролитражного автомобиля.

В апреле 1959 года всю работу над моделью

Прототипом для автомобиля ЗАЗ-965 «Запорожец» стал поздний вариант «Москвича»

воздушное охлаждение. На тот момент у нас в стране не было другого подходящего силового агрегата, поэтому ставку делали на него. Существенным недостатком этого мотора, с компоновочной точки зрения, был очень развитый картер — его глубина (расстояние от оси коленчатого вала до днища масляного поддона) составляла 184 мм, поэтому для получения приемлемой величины клиренса у ступиц задних колес «Москвича-444» пришлось дополнительно устанавливать колесные редукторы, подобные тем, что применялись позже на внедорожниках ЛуАЗ. Двигатель МД-65, созданный на базе мотоциклетного, как показали испытания, не годился для автомобиля. На мотоцикле с коляской, который весит 320 кг, этот мотор работал в более благоприятных (по нагрузке) условиях, чем на более тяжелой микролитражке. Кроме

стендовые испытания. В качестве временной меры на усовершенствованный опытный образец «Москвич-444» поставили оппозитный (с противоположно лежащими цилиндрами) двигатель БМВ-600 — тоже от микролитражного автомобиля. Картер этого мотора был значительно мельче, подобно проектировавшемуся на МЗМА. В результате появилась возможность отказаться от колесных редукторов и уменьшить неподрессоренные массы на 6 кг. Одновременно этот автомобиль получил более надежную переднюю подвеску на продольных балансирных рычагах и пластинчатых торсионах (подсмотренную у Volkswagen). Естественно, в связи с внесенными изменениями потребовалось немного изменить кузов модели.

Именно этот поздний вариант «Москвича» стал прототипом для автомобиля ЗАЗ-965

ЗАЗ-965 полностью передали в Запорожье. Главным конструктором по новой машине ЗАЗ-965 «Запорожец» стал Ю. Н. Сорочкин. В то же время, с 1955 по 1959 годы, в НАМИ под руководством А. С. Айзенберга (в группу входили также С. С. Истомин, И. В. Марков и др.) создавали четырехцилиндровые двигатели воздушного охлаждения: один с горизонтальным оппозитным расположением цилиндров (рабочий объем 752 см³), второй более компактный, в редкой конфигурации с V-образным расположением цилиндров (рабочий объем 746 см³). Поскольку момент сил инерции в V-образном двигателе оказался неуравновешенным, то в конструкцию этого мотора пришлось вводить вал с противовесами, вращающийся при работе в противоположную сторону коленчатому валу с тем же числом оборотов.

В результате для «Запорожца» выбрали V-образный мотор НАМИ — в том числе и потому, что его производство можно было сделать многопрофильным: он подходил и для ЗАЗ-965, и для армейских транспортеров переднего края (ТПК). Этот мотор оказался более приспособленным к обслуживанию, чем его оппозитные конкуренты (включая двигатель МЗМА). Например, у него был значительно проще доступ к клапанному механизму для регулировки зазора — не мешали кожухи задних колес.

На машине новый двигатель объединили с коробкой передач, главной передачей и дифференциалом в единый силовой агрегат (при этом полностью отсутствовала карданная передача), что позволило очень компактно его разместить в корме, высвободив остальное пространство кузова для



Первый опытный образец микроавтомобиля «Москвич-444», 1957 год



Новинку — ЗАЗ-965 «Запорожец» 18 июля 1960 года представили в Кремле. Главный конструктор завода Ю. Н. Сорочкин предложил Н. С. Хрущеву прокатиться на новой машине. После поездки генсек отметил, что «Запорожец» будет хорошим подарком для трудящихся и необходимо лишь одно: доступная цена. В результате для ЗАЗ-965 утвердили очень низкую цену — 18 000 рублей (после денежной реформы 1961 года — 1800 рублей).

размещения пассажиров и их багажа. Кузов у «Запорожца» несущий, двухдверный. Минимальное количество дверей значительно повышает жесткость небольшого кузова. Кроме того, двухдверная конструкция позволила сделать имеющиеся двери широкими, что особенно важно для людей с ограниченными физическими возможностями, так как 20% запорожских автомобилей с самого начала планировалось оснащать ручным управлением для инвалидов. С этой же целью на первом «Запорожце» двери навесили на задних петлях, а не на передних. Такая конструкция, хоть и считалась уже устаревшей, так как неплотно закрытая дверь могла самопроизвольно распахнуться на ходу от набегающего потока воздуха, способствовала более удобному входу-выходу из машины. В передней части кузова находилось багажное отделение, топливный бак (30 л), запасное колесо и аккумуляторная батарея. Дополнительный небольшой багажник предусмотрен также за задним сиденьем. «Запорожец-965» с самого начала был хорошо принят потребителем. Горожане быстро оценили его маневренность, экономичность, высокую прочность кузова. Независимая подвеска всех колес обеспечивала автомоби-

лю хорошую устойчивость и управляемость на дороге. Кроме того, малая масса силового агрегата, простота и разборная конструкция (съемные цилиндры) позволяли отремонтировать автомобиль практически в чистом поле. Пользовались уважением «Запорожцы» и в сельской местности, отчасти из-за своих вездеходных способностей. Хорошей проходимостью ЗАЗ-965 обязан гладкому днищу, небольшим свесам кузова, независимой подвеске всех колес, постоянной загрузке (не менее 60% от общей массы) ведущих колес и сравнительно широкой колее. В особо тяжелых случаях, когда автомобиль оказывался не в состоянии сам выбраться из грязи, его экипаж при известном старании всегда мог высвободить достаточно легкую (650 кг) машину из плена. Однако малый объем багажника (0,1 м³), плохая динамика разгона, высокий уровень шума двигателя, двери с задними петлями, тесный салон вызывали справедливые нарекания потребителей. Справедливости ради следует отметить, что нередко (особенно на машинах первого выпуска) торсионы передней подвески теряли упругость, а в жаркую погоду двигатель на машине сильно перегревался.



Один из опытных образцов ЗАЗ-965 «Запорожец», 1959 год

А в это время...

1960 год



На Рижском заводе ВЭФ выпущена первая партия знаменитых транзисторных радиоприемников «Спидола», производившихся вплоть до начала 1990-х годов. «Спидола» стала одним из первых приемников, принимавших передачи в диапазоне УКВ. На фото: оленевод, слушающий новости по приемнику «Спидола».

1960 год



15 января в СССР принимается Закон «О новом значительном сокращении Вооруженных Сил СССР». 1 200 000 человек тогда были отправлены в отставку.

1961 год



Ленинской премии, одной из высших наград в СССР, удостоен поэт Александр Трифонович Твардовский за поэму «За далью — даль».



«Три плюс два» (реж. Г. Оганисян, 1962 год)

Трое неразлучных друзей — ученый-физик Степан, ветеринар Роман и дипломат Вагим — отправляются на автомобиле отдыхать дукарями на берег Черного моря. Покой сузубо мужской компании нарушает неузомонный «Запорожец», привезший к месту отдыха троицы артистку цирка Зою и киноактрису Наташу. Девушки хороши собой и аргументировано доказывают, что именно они из года в год отдыхают здесь. Начинается нешуточная война, в которой одним из самых основательных «залпов» стало знаменитое: «А это что у вас? Консервная банка системы «Запорожец»?» Впрочем, в финале все приходят к полному взаимопониманию.



Один из первых серийных «Запорожцев» выпуска 1960 года

Модернизация

Машины первых выпусков оснащались подфарниками, расположенными на передних крыльях сверху, но очень скоро они переместились вниз на переднюю облицовку. В это же время, для лучшего охлаждения двигателя на крышке капота сверху расположили большое отверстие с сеткой вместо неэффективных лувров. С ноября 1962 года

началось производство автомобиля ЗАЗ-965А с двигателем МеМЗ-966 с увеличенным рабочим объемом (до 887 см³) и мощностью (до 27 л. с.). На новом двигателе применили более совершенный карбюратор К-123А вместо К-100, вместо двух глушителей на ЗАЗ-965 стали устанавливать один, а большое отверстие на крышке капота переместили под кронштейн номерного знака. В 1966 году

выштамповка на передке из вогнутой стала выпуклой, эмблему в виде звезды сменила эмблема в виде щита. На передних крыльях появились оранжевые повторители поворотов. Внутри машины поставили рулевое колесо с утопленной ступицей. С ноября 1966 года на некоторые машины стали устанавливать двигатель МеМЗ-966А мощностью 30 л. с. с генератором переменного тока.



Для выбора прототипа советского микроавтомобиля были приобретены Citroen 2CV, Renault 4CV, Goggomobil 600 и 700, FIAT 500 и 600, Lloyd 400 и LP600, BMW 600, NSU Prinz и др. Только после проведения их всесторонних испытаний принималось окончательное решение. Победил FIAT-600, так как оказался наиболее дешевым в производстве.

Дальние родственники



Morris Mini Minor (1959 год) Пока мы двигались в ту же сторону, что и итальянцы, конструируя свой микроавтомобиль с задним расположением силового агрегата, англичане создали «Мини» с передним приводом. Оказалось, что если расположить двигатель поперек машины, совместив его в один блок с трансмиссией, а колеса расставить по углам машины, то вместимость микроавтомобиля становится ничуть не меньше, чем при заднем расположении двигателя, а в случае с «Мини» даже больше. Наверно, если бы «Мини» появился на несколько лет раньше, то конструкция «Запорожцев» могла начать развиваться совсем в ином направлении.



Zastava-750 (1965 год) Этот югославский автомобиль, выпускаемый с 1965 года заводе Crvena Zastava — точная копия итальянского FIAT-600. Автомобилестроители братской Югославии для насыщения своего рынка простыми и дешевыми микроавтомобилями не стали ломать голову и создавать собственную конструкцию, а просто приобрели лицензию на подходящий автомобиль в соседней Италии. И не прогадали — автомобиль Zastava-750 они выпускали до середины 80-х годов.



FIAT-600 (1955 год) Вот он, непосредственный прототип «Запорожца». С оглядкой на него создавалась наша машина. Но в итоге общего между FIAT-600 и ЗАЗ-965 оказалось не так уж много. Внешне машины оказались похожи только спереди и по совпадающим основным габаритам кузова, а по конструкции различий оказалось столько, что о каком-то заимствовании даже стало неудобно говорить. Двигатель у ЗАЗ-965 абсолютно другой конструкции, как по расположению цилиндров, так и по системе охлаждения, другая передняя подвеска, колеса большего размера и многое другое.



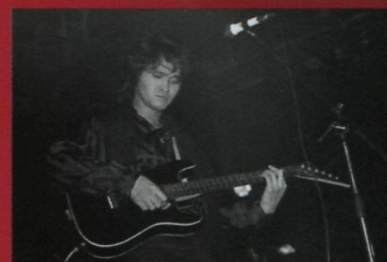
Trabant P-50 (1960 год) Миниатюрный немецкий Trabant, появившийся одновременно с «Запорожцем», несмотря на массу присущих только ему недостатков, в целом оказался более прогрессивным, чем советская машина. Взять хотя бы переднеприводную компоновку, которая со временем стала доминирующей почти на всех легковых автомобилях. При этом стоит отметить, что ЗАЗ оказался более компактным при той же вместимости.

1962 год



2 сентября в Новосибирске был официально зарегистрирован миллионный житель. В СССР города-миллионники получали право обзавестись собственным метрополитеном. Однако воспользоваться этим правом получилось намного позже: первая станция была открыта лишь в 1986 году. На фото: новосибирцы строят метро.

1962 год



21 июня родился легендарный рок-музыкант Виктор Цой, автор романтических песен, лидер и вокалист группы «Кино».

1963 год



Лидер кубинской революции, команданте Фидель за распространение идей мировой революции удостоен звания Героя Советского Союза. На фото: Леонид Брежнев и Фидель Кастро во время визита в Москву.



3A3-965A





- ❶ Простота и минимализм — видимо, таким был главный девиз конструкторов первого «Запорожца». Об эргономике рабочего пространства еще мало задумывались
- ❷ На ступице рулевого колеса буквы «ЗАЗ» — тогда новое и непривычное для большинства автомобилистов название завода
- ❸ Эта компактная комбинация приборов и сигнальных ламп — свежее решение в отечественном автомобилестроении
- ❹ Замок зажигания, тумблеры управления стеклоочистителями, головным светом и указателями поворотов вынесены в центр приборной панели



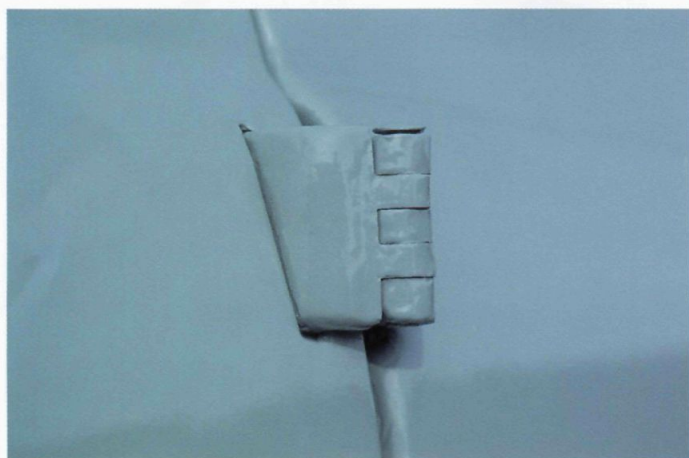


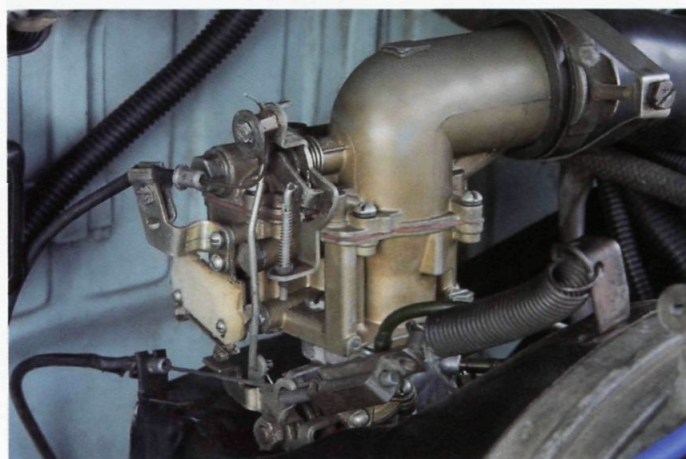
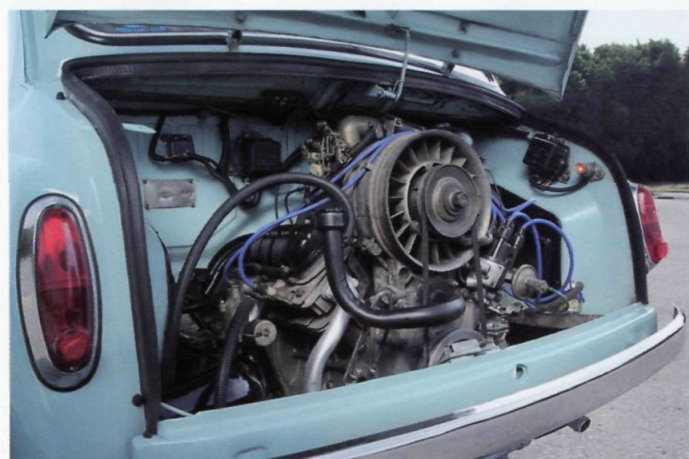
- ❶ Отличительная особенность модернизированной модели ЗАЗ-965А — повторитель указателей поворотов на крыле
- ❷ Внутрисалонное зеркало маленькое, но вполне функциональное
- ❸ Лампа освещения салона входит в стандартную комплектацию
- ❹ Замок двери можно заблокировать
- ❺ На «Запорожце» колеса практически бездисковые, а фирменный декоративный колпак колеса крепится прямо к ступице
- ❻ Задние фонари одноцветные, желтый рассеиватель для сигнала поворота еще не стал обязательным, зато на фонарях уже появились светоотражатели — катафоты



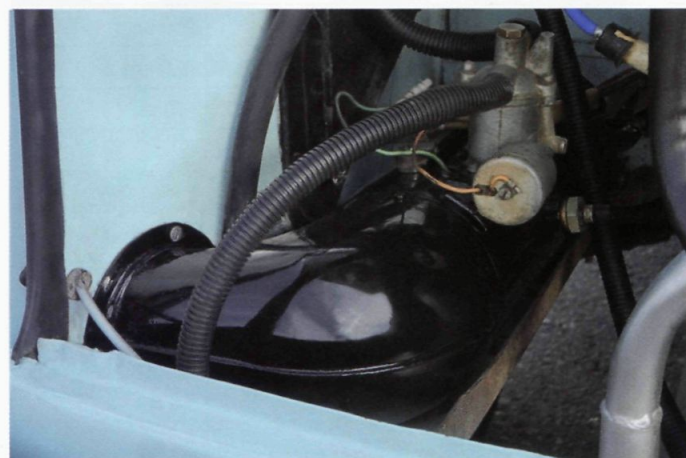
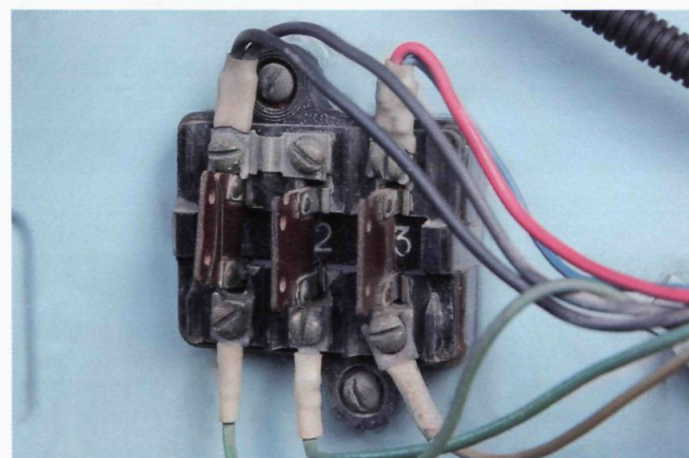


- ❶ Двери на первом «Запорожце» открывались против хода, считалось, что такая конструкция упрощает посадку в машину. О безопасности умалчивалось...
- ❷ Благодаря дверям с задней навеской дверные ручки установлены наоборот, замком вперед
- ❸ Выступающие наружу петли дверей? На маленькой машине это простительно
- ❹ Боковые воздухозаборники-«жабры» — характерная черта «Запорожцев» первого поколения





- ❶ В багажнике все место заняло полноразмерное запасное колесо и бензобак — а куда же класть багаж?..
- ❷ Краса и гордость «Запорожца» — V-образный четырехцилиндровый мотор с воздушным охлаждением
- ❸ Стеклоомыватель на такой маленькой машине расценивался скорее как роскошь, а не обязательное и необходимое оборудование
- ❹ Карбюратор К-133 не всегда с честью выполнял возложенные на него обязанности и явно нуждался в доработке
- ❺ Воздушный фильтр с масляной ванной для лучшего отделения твердых частиц (пыли)
- ❻ Отопитель салона (черная труба) на первом «Запорожце» находился в моторном отсеке
- ❼ Блок предохранителей



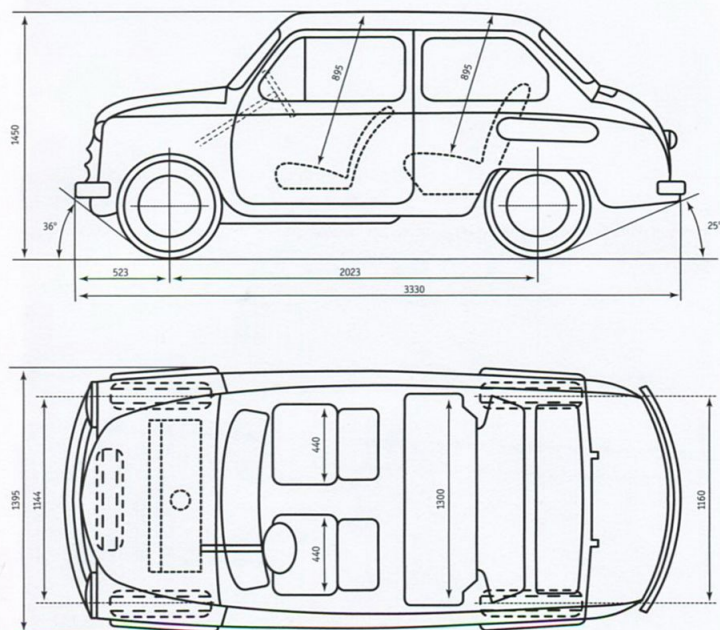


Схема автомобиля ЗАЗ-965А «Запорожец»

Техническая характеристика ЗАЗ-965А «Запорожец»

Число мест	4
Максимальная скорость	90 км/час
Расход топлива при скорости 40 км/час	5,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-42
Генератор	Г-114
Реле-регулятор	РР-109
Стартер	СТ-351
Прерыватель-распределитель	Р-35В
Свечи зажигания	А-6УС
Размер шин	5,20-13

Масса:

снаряженная	650 кг
полная	950 кг
на переднюю ось	380 кг
на заднюю ось	570 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	175 мм
под задней осью	200 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,0 м
по наиболее выступающей части	5,2 м

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 17,0

Подвеска передняя:

независимая, торсионная, шкворневая, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя:

независимая, пружинная, рычажная, амортизаторы гидравлические телескопические

Тормоза:

рабочий — барабанный на всех колесах, привод гидравлический
стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на II, III и IV передачах

Сцепление:

однодисковое, сухое

Передаточные числа:

I—3,73; II—2,29; III—1,39; IV—0,897, задний ход 4,76

Главная передача и ее передаточные числа:

4,63 (37 и 8 зубьев)

Двигатель:

МемЗ-966, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра	72 мм
Ход поршня	54,5 мм
Литраж двигателя	887 см ³
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор:

К-123

Максимальная мощность:

27 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент:

5,3 кгс. м при 2400–2600 об/мин

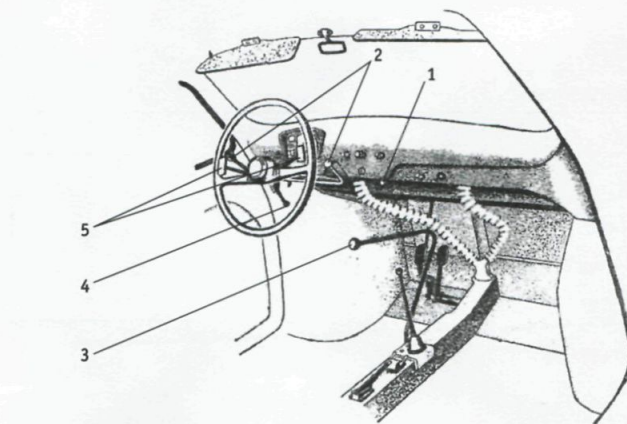


Первую партию автомобилей ЗАЗ-965 «Запорожец» завод «Коммунар» собрал 22 ноября 1960-го и до конца года выпустил около полутора тысяч «Запорожцев». Базовая модель изготавливалась в период с 1960 по 1963 годы. После модернизации, проведенной в ноябре 1962 года, машина получила новое наименование — ЗАЗ-965А «Запорожец» и выпускалась до мая 1969-го. Всего с конвейера сошло 322 106 экземпляров «Запорожцев» первого поколения.



ЗАЗ-965АЭ Экспортная модификация имела улучшенную шумоизоляцию и внутреннюю отделку. В стандартное оснащение входила пепельница и радиоприёмник. Внешне от базовой модели ЗАЗ-965АЭ легко отличить по наклонным молдингам на боковинах, более качественной отделке салона и зеркалу заднего вида на левом переднем крыле. На некоторых экспортных «Запорожцах» на кромке багажника устанавливали новый шильдик с торговым названием машины — *Jalta* («Ялта»).

ЗАЗ-965П (индекс условный) Грузовая модификация с кузовом пикап не что иное, как внутризаводской транспорт автозавода «Коммунар». Такие машины завод изготавливал исключительно для собственных нужд, они использовались для перемещения комплектующих из цеха в цех. Но иногда такие машины по служебным надобностям уезжали достаточно далеко от родного завода. Например, этот пикап с номерами «Проба» фотограф поймал в Москве в конце 60-х годов.



ЗАЗ-965С Почтовая модификация, созданная по заказу Министерства связи СССР. В крупных городах требовался специальный небольшой автомобиль для сбора писем из почтовых ящиков. Обычные машины были плохо приспособлены для такой работы. Водителю почтового автомобиля за смену приходится бесчисленное количество раз покидать свою машину и обходить ее, чтобы вынуть письма из ящиков. При этом он постоянно подвергается опасности, выходя на проезжую часть. Поэтому на опытном почтовом автомобиле «Запорожец» рулевое управление расположили справа, чтобы водитель мог сразу выходить на тротуар. Задние боковые стекла почтового фургона были закрыты металлическими филёнками, так как вместо заднего сиденья на машине находился большой багажник для собранной почты.

ЗАЗ-965Б На базе ЗАЗ-965 было создано несколько модификаций, однако самой массовой стала лишь инвалидная, получившая индекс ЗАЗ-965Б. Ее доля от общего объема выпуска достигала 20%. На базе ЗАЗ-965А также выпускались модификации с ручным управлением: ЗАЗ-965АБ (1963–1969 гг.), предназначенный для эксплуатации инвалидами, у которых ампутированы или повреждены ноги, но совершенно здоровые руки, и ЗАЗ-965АР (1966–1969 гг.) с порошковой электромагнитной муфтой сцепления, для инвалидов, имеющих одну здоровую руку и одну ногу.

На рисунке: 1. Рычаги управления сцеплением; 2. Рукоятка переключения света фар; 3. Рычаг привода тормоза; 4. Рычаг постоянного газа; 5. Секторы управления дроссельной заслонкой.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ М-22 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

